Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3591

25. 01. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainder Steenblock, Gila Altmann (Aurich), Kristin Heyne, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/3434 —

Verzögerungen beim Planungsverfahren des Transrapid, verlängerte Nutzung der Teststrecke im Emsland und Prognosen des Personenverkehrsaufkommens auf der Strecke Hamburg—Berlin

DER SPIEGEL berichtet in seiner Ausgabe Nr. 52 vom 22. Dezember 1995, daß sich der für 1997 geplante Baubeginn des Transrapid um mindestens zwei Jahre verzögern würde, da das Bundesministerium für Verkehr die Schwierigkeiten bei den anstehenden Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren unterschätzt habe. Die noch notwendigen Versuchsfahrten des Magnetgleiters sollten dann auf einem 50-Kilometer-Abschnitt der geplanten Neubaustrecke stattfinden. Weil die Versuchsfahrten des Gleiters aber nicht für zwei Jahre unterbrochen werden könnten, müsse die Strecke im Emsland länger als geplant benutzt werden. Das koste zusätzlich 40 Mio. DM im Jahr, die eigentlich die Industrie übernehmen solle, die sich aber weigere.

1. a) Wann soll nach derzeitigem Stand der Planungen der als Versuchsstrecke nutzbare Abschnitt der Neubaustrecke fertig sein?

   b) Um welchen Streckenabschnitt handelt es sich?

a) Der Beschluß der Bundesregierung zum Bau der Transrapid-Strecke Hamburg—Berlin vom März 1994 sieht nicht vor, daß ein Abschnitt der Neubaustrecke als Versuchsstrecke benutzt wird.

   Auf einem ersten Abschnitt der Anwendungsstrecke ist dagegen gemäß Kabinettbeschluß die Zulassung des Transrapid als Personenverkehrssystem vorgesehen. Derzeit wird geprüft, ob

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 24. Januar 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

es sinnvoll und möglich ist, die Zulassung des Transrapid in Form einer Muster- bzw. Typzulassung auf die Transrapid-Versuchsanlage im Emsland (TVE) zu verlagern.

b) Wenn die Zulassung auf der Anwendungsstrecke erfolgen sollte, ist die Wahl des Streckenabschnitts vom Fortschritt der Planfeststellungsverfahren in den einzelnen Abschnitten abhängig.

2. a) Wann soll nach derzeitigem Stand der Planungen die Strecke im Emsland abgerissen werden?

   b) Welche Kosten entstehen für die Unterhaltung der Teststrecke im Emsland in den Jahren bis zur Außerbetriebsetzung, und wer trägt diese Kosten?

   Trifft die Aussage des SPIEGEL zu, daß für die längere Benutzung der Teststrecke im Emsland zusätzliche Kosten in Höhe von 40 Mio. DM entstehen?

   c) Trifft die Aussage des SPIEGEL zu, daß „eigentlich" die Industrie die Kosten für die längere Benutzung der Teststrecke übernehmen solle, sich aber weigere?

   Gibt es eine explizite Kostenvereinbarung hinsichtlich unvorhergesehener Mehrausgaben, und wenn ja, wie lautet diese?

a) Über den Zeitpunkt des Abrisses kann derzeit noch nicht entschieden werden.

b) Die Vorhaltung der Versuchsanlage und die Durchführung des Versuchsbetriebes kosten jährlich rund 36 Mio. DM. In der jetzigen Programmphase zur Erlangung der Serienreife werden diese Kosten vom Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie getragen.

c) Die Muster- bzw. Typzulassung liegt auch im besonderen Interesse der Systemlieferfirmen. Sollte eine Entscheidung zur Durchführung dieser Aktivitäten auf der TVE gefällt werden, muß sich dies in einer angemessenen Eigenbeteiligung widerspiegeln. Verhandlungen darüber werden demnächst geführt.

3. a) Wie ist der Stand der Planungen hinsichtlich des Streckenverlaufs in Mecklenburg-Vorpommern?

   b) Wo ist der Bedarfshaltepunkt in Mecklenburg-Vorpommern geplant?

   c) Soweit der Bedarfshaltepunkt noch nicht feststeht: Woran scheitert die Festlegung?

   d) Welche Absprachen gibt es mit der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern über die Festlegung des Bedarfshaltepunktes?

a) Die Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft ist derzeit mit der vertiefenden Untersuchung der Großkorridore befaßt, die in Zusammenarbeit mit den berührten Bundesländern definiert worden sind. Ziel ist die Festlegung einer Vorzugstrasse und die Erarbeitung der notwendigen Raumordnungsunterlagen bis zum Frühsommer diesen Jahres.

b) In Mecklenburg-Vorpommern ist ein Haltepunkt im Raum Schwerin geplant.

c) Aussagen zur endgültigen Lage des Haltepunktes sind noch nicht möglich, da die Planungen zur genauen Streckenführung und die Untersuchungen verschiedener Haltepunkt-Alternativen noch nicht abgeschlossen sind.

d) Keine.

4. a) Wird die Bundesregierung eine Aktualisierung und Überprüfung der Schätzungen des Personenverkehrsaufkommens im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung auf der Strecke Hamburg—Berlin vornehmen?

   Wenn ja, wann werden Ergebnisse vorliegen, und wann beabsichtigt die Bundesregierung den Deutschen Bundestag darüber zu informieren?

   b) Trifft es zu, daß eine Aktualisierung und Überprüfung der Schätzungen des Fahrgastaufkommens von INTRAPLAN vorgenommen wird?

   Wenn ja, wann werden die Ergebnisse vorliegen, und wann beabsichtigt die Bundesregierung den Deutschen Bundestag darüber zu informieren?

a) Die Bundesregierung geht nach wie vor von den Verkehrsprognosen aus, die dem Finanzierungskonzept für die Magnetschwebebahnverbindung Berlin—Hamburg zugrunde liegen. Die Untersuchungen wurden mit dem gleichen Prognoseinstrumentarium durchgeführt, das auch bei den Arbeiten zum Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) angewendet wurde. Eine Überprüfung der Prognose wird zu gegebener Zeit durchgeführt.

b) Im Zuge der Vorbereitung der Raumordnungsverfahren in den beteiligten Bundesländern hat die Firma Intraplan Consult, München, im Auftrag der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft kürzlich eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt.

   Diese Untersuchung auf der Basis der Strukturdaten des BVWP '92 dient in erster Linie der Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen verschiedener Haltepunkt-Alternativen bei der Trassenführung der Transrapid-Strecke Berlin—Hamburg.



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333